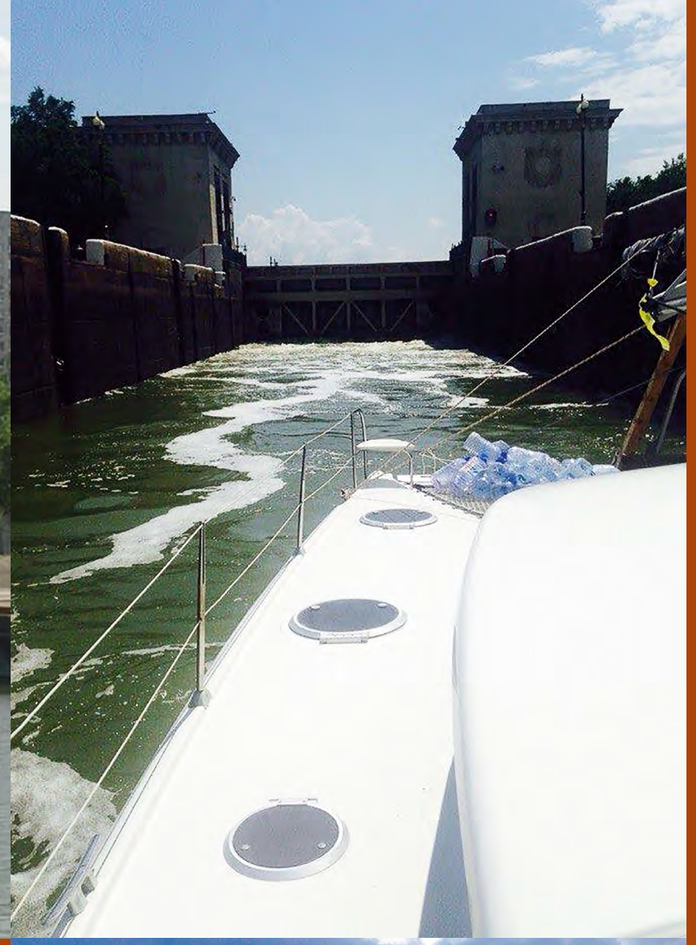
текст: Дмитрий Новгородов
фото: Юлия Новгородова

ВЫДАЛАСЬ СВОБОДНАЯ МИНУТКА, И Я ВСПОМИНАЮ ОЧЕРЕДНОЙ НАШ РАБОЧИЙ КРУИЗ В ПРОШЛОМ ГОДУ, В КОНЦЕ МАЯ – ПЕРЕГОН КАТАМАРАНА ORANA 44 ИЗ АСТРАХАНИ (КУДА ОН ПРИШЕЛ ИЗ КАЗАХСТАНА) В БУРГАС (БОЛГАРИЯ). ОТДЕЛЬНАЯ ТЕМА, КАК МЫ ДОБРАЛИСЬ ДО АСТРАХАНИ ИЗ МОСКВЫ – ЕХАЛИ «С ВЕТЕРКОМ» НА ГРУЗОВОМ МИКРОАВТОБУСЕ. ПАРУ РАЗ НАС ТОРМОЗИЛИ МЕСТНЫЕ «СТРАЖИ ДОРОГ», ТО НА ПРЕДМЕТ ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ, ТО ПО ПОВОДУ ТОНИРОВАННЫХ СТЕКОЛ, НО БЕЗ ОСТАНОВОК И НОЧЕВОК, ЗА 18 ЧАСОВ, МЫ ДОЕХАЛИ. ПЕРВОЙ НЕОЖИДАННОСТЬЮ БЫЛА МОШКАРА, КОТОРАЯ ОБЛЕПИЛА НАС НА ЗАПРАВКЕ, КАК ТОЛЬКО МЫ ВЫШЛИ ИЗ МАШИНЫ. МЕСТНЫЕ СКАЗАЛИ, ЧТО «ОНА ЕЩЕ НЕ НАРАСТИЛА ЗУБЫ» И НЕ КУСАЕТСЯ, НО ЛЕЗЕТ ВО ВСЕ МЕСТА. ОГРОМНОЕ ЕЕ КОЛИЧЕСТВО ОБУСЛОВЛЕНО БОЛЬШИМ УРОВНЕМ ПОЛОВОДЬЯ НА ВОЛГЕ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, УСПЕШНО ЗАГРУЗИВШИСЬ В КАТАМАРАН, МЫ ПОУЧАСТВОВАЛИ В ОТКРЫТИИ СЕЗОНА В МЕСТНОМ ЯХТ-КЛУБЕ, И ОТВАЛИЛИ ОТ ПРИСТАНИ ДНЁМ В ПОНЕДЕЛЬНИК. ВСЕ СТРАХИ О ТОМ, ЧТО В ПОНЕДЕЛЬНИК СУДА В МОРЕ НЕ ВЫХОДЯТ – БЫЛИ ОТВЕРГНУТЫ, Т.К. КАТАМАРАН УЖЕ НАХОДИЛСЯ В ПЛАВАНИИ. ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦЫ И ПРОХОД ПО АКВАТОРИИ ПОРТА АСТРАХАНИ БЫЛ ОБЕСПЕЧЕН НАШИМ АГЕНТОМ, ТАК ЧТО НАМ ОСТАВАЛОСЬ ТОЛЬКО УВЕДОМИТЬ ДИСПЕТЧЕРА ДВИЖЕНИЯ О ВРЕМЕНИ НАШЕГО ВЫХОДА ИЗ ЯХТ-КЛУБА. И ДАЖЕ ПРИ ТАКОЙ ПОДГОТОВКЕ – ДИСПЕТЧЕРА НЕ ПЕРЕДАЛИ ДРУГ ДРУГУ ПО ВАХТЕ О НАШИХ ПЛАНАХ, И ПОТРЕБОВАЛОСЬ 30 МИНУТ, ЧТОБЫ ВСЕХ СО ВСЕМИ СОГЛАСОВАТЬ, ТОЛЬКО ПОСЛЕ ЭТОГО НАС ОСТАВИЛИ В ПОКОЕ, И МЫ ПОКИНУЛИ АСТРАХАНЬ, ОКАЗАВШИСЬ «ОДИН НА ОДИН» С РЕКОЙ И МОШКАРОЙ...

Из Астрахани в Бургас на ORANA 44

Наш катамаран бойко шёл вверх по Волге, преодолевая встречное течение, два VOLVO-PENTA по 30 «лошадок» на 1500 оборотах разгоняли его почти до 10 узлов. Река была полна воды (половодье), но навигационная обстановка уже стояла на своих местах, лишь кое где бакены валялись на берегу, сорванные водой или теплоходами. Встречных судов попадалось мало, но туристические уже открыли навигацию, хотя на их палубах пассажиров мы не видели. Сложности в навигации на реках особой нет – надо только строго идти по фарватеру, который иногда делал повороты на 180 градусов, что не давало расслабиться на штурвале. В ночное время мы не шли – сходили с фарватера в приглянувшуюся заводь, строго следя за глубиной по эхолоту, и встав на якорь после полуночи (как стемнеет), экипаж отдыхал. Я, как самый старый член команды просыпался с рассветом, где-то около 4 утра мы поднимали якорь и снова выходили на фарватер. «Собачью вахту» всегда стоял я, причём всегда в одиночку, что никак не отразилось на моем физическом состоянии, т.к. биологические часы всегда поднимали меня в это время, давая возможность другим поспать подольше. Из интересных мест был только астраханский вододелитель. Главная цель вододелителя – это распределение вод ниже по течению, в дельте Волги в те годы, когда из-за слабого паводка воды в реке мало. Чуть выше по течению от вододелителя от Волги отделяется река Бузан, которая была важна из-за нереста ценных (в том числе осетровых) пород рыб. В то время воды Волги использовались шире – была развита сеть оросительных и мелиоративных каналов, существовали различные рыборазводные хозяйства и заводы, которые испытывали сложности в маловодные годы, которых было много в 60-е и 70-е., итак, в апреле 1963 года было начато строительство, был образован поселок Вододелитель, современный город Нариманов. Общая длина плотины, построенного вододелителя, составила около 1100 метров, кроме этого была создана земляная дамба в восточной части примерно такой же длины. Для прохода судов во время работы вододелителя функционирует шлюз, а в то время, когда вододелитель не перекрывает Волгу, проход возможен через два судоходных пролета длиной 110 метров. Каждый из них закрывается огромным металлическим подъемным затвором весом около 1200 тонн. Так называемая регуляционная плотина состоит из 33 малых затворов общей длинной 840 метров. В 1977 строительство было закончено и вододелитель начал свою работу. Однако за всё время своего существования вододелитель работал лишь 6 раз: в 1977, 1978, 1982, 1983, 1988 и 1989 годах, при этом общая продолжительность его работы составила 160 дней. Как правило, вододелитель работал в течение 20-30 дней в конце половодья, когда уровень воды начинал снижаться. В своём обычном состоянии этот вододелитель никак не оказывает воздействие на течение воды – она свободно разбивается на два потока. Однако в маловодные годы вододелитель начинал работать, затворы опускались и перекрывали русло Волги. Таким образом, поток воды перераспределялся, порядка 60-70% его шло в реку Бузан в восточную часть дельты, наполняя ее водой. Поскольку в западной части дельты нерестилищ было гораздо меньше, она спокойно переживала ограниченную подачу воды. В 90-е о нормальном водообеспечении дельты Волги мало кто заботился, да и вода особо не требовалась – системы орошения приходили в негодность. В 2006 году, когда снова выпал маловодный год, были планы запустить астраханский вододелитель, но обслуживающий персонал констатировал изношенность и аварийность оборудования. К тому же не хватало финансирования для обследования дна шлюза и приведения вододелителя в рабочее состояние. Сейчас здесь реализуют проект по выращиванию рыб, в том числе осетровых пород. Питомник с рыбами разместился в обводном канале вододелителя и шлюзе. Помимо этого здесь находится садоводческое товарищество. Окрестности вододелителя облюбовали и рыбаки, приходящие сюда как летом, так и зимой на подлёдную рыбалку...



Путешествие по реке интересно своими пейзажами, открывающимися за каждым поворотом фарватера – они всегда неожиданны и никогда не повторяются. Пару раз мы проскакивали поворотные буи, и тут же эхолот призывал нас вернутся на фарватер (видимо судоходный ход еще удается поддерживать в рабочем состоянии, а чуть в стороне река делает свое дело и намывает песчаные отмели в самых неподходящих местах и, главное, очень быстро). Жизнь на лодке протекала размеренным путем – подъем, кофе, вахта, завтрак, сон, опять подъем, обед, вахта, отдых, ужин, снова сон, и так по кругу. Жизненный цикл поддерживал наш кок – Рома, иногда ему помогала моя жена, которая была в этом рейсе с нами. Меньше чем за неделю мы добрались до входа в Волго-Донской канал, который расположен южнее Волгограда. Подошли мы к вечеру, но еще не стемнело, и стали искать ночевку. В местечке Сарепта обнаружили пару дебаркадеров с пришвартованными к ним «Ярославцами» и речными трамвайчиками – испросили разрешения присоединиться, и встали к одному из них лагом. Мужики денег за стоянку не взяли и даже предложили своего водителя на Газели съездить на заправку и в магазин, за «топливом» для двигателей и экипажа, а воду набрали в баклашки на колонке по пути. По прибытии полной Газели на берег, встала проблема переправить все это на яхту – выручил тузик, который раз пять курсировал между берегом и катамараном. Пока мужская часть экипажа была занята погрузочно-разгрузочными работами, жена покормила местную кошку и за разговором с хозяином дебаркадера, договорилась о теплом душе на берегу, чтобы не тратить воду, таким трудом доставленную на лодку. В общем сытые и мытые мы приготовились к завтрашнему визиту в администрацию «Волго-Дона». Главная проблема заключалась в том, что катамаран зарегистрирован в Казахстане, а это уже заграничное судно, хоть и все говорят об упрощенной процедуре прохода ВВП (внутренних водных путей), лодками Таможенного Союза – не верьте, все не так просто. Первое и самое главное правило – судам под иностранным флагом разрешено проходить ВВП РФ либо с русским лоцманом (что стоит немалых денег), либо с русскоговорящими шкиперами, обладающими правами ГИМС, причем при круглосуточном движении их должно быть двое, что и было у нас на катамаране – такие права были у меня и у Лариона (оба вписаны в генеральную нотариальную доверенность на лодку). Вот вдвоем поутру, мы и отправились получать разрешение на проход канала. Его контора находится недалеко от первого шлюза, но с другой стороны от места нашей стоянки – пришлось потопать немного ножками, но главное – надо было успеть все сделать до обеда. Нас приняли достаточно быстро, попросили заполнить необходимые бумаги, показать наши документы, что-то откопировать и оставить у них, и главное заплатить за проход 8 с лишним тысяч рублей, что для нас стало неожиданностью. Расчет за проход производится исходя из габаритных размеров плавсредства и… страны регистрации судна, напоминаю – мы иностранцы. Так вот, если бы на корме нашего катамарана был российский флаг, то за проход всего канала мы бы заплатили 88 рублей!!! (фантастика, если учесть, что часто мы шлюзовались в камере вообще одни). Затем был инструктаж у главного диспетчера и пожелание «счастливого плавания» в их канале, что собственно и подтвердилось в дальнейшем (об этом в следующий раз)… Ну а мы поспешили обратно и сразу по прибытии на катамаран получили разрешение на вход в шлюз…

Шлюзование на Волго-Доне оказалось очень приятным – на всех шлюзах нас ждали (спасибо руководству канала), при подходе мы докладывали по рации диспетчерам, которые почти сразу зажигали зеленый свет в подходном канале, и мы без остановки влетали в камеру шлюза (она, как правило, была уже готова нас принять). Немного о технологии – при подходе к шлюзу надо по рации запросить диспетчера (номер канала надо знать заранее), и запросить «добро» на шлюзование. Если вы сделали все правильно (заранее подали заявку и согласовали проход с главным диспетчером), то на всех шлюзах будет примерный график прохождения всех судов (включая вашу яхту) и диспетчер будет «подгадывать» заполнение камер шлюза водой таким образом, чтобы за один цикл (заполнения/опорожнения) в камере всегда находилось судно. Подобная работа удобна, в первую очередь, для шлюза, т.к. они не гоняют его «вхолостую», ну а для вас это «респект и уважуха», т.к. вы на маленькой яхте ведете себя, как «профи» на большом пароходе. Именно так мы прошли все шлюзы, кроме одного, но о нем будет отдельный рассказ. Бодро проскакивая шлюз за шлюзом, мы не заметили, как стало темнеть – надо искать ночлег. Возле каждого шлюза есть места для якорной стоянки, и они обозначены на картах и в лоции – там и надо отдыхать, что мы и сделали. Единственное, что мы не сделали – это не уведомили диспетчеров шлюза, что ночью мы к ним не пойдем. Вот тут и выполз наш «первый косяк» – они нас попросту потеряли, вроде шли бодро, торопились, и вдруг раз и нет катамарана. Это нам аукнулось на следующее утро – мы сбили их план по заполнению камер, и нам пришлось ждать у каждого следующего шлюза, разрешения на вход. Правда после обеда опять все наладилось, и мы бодренько проскочили еще несколько шлюзов (всего их 13, длина канала – 101 км). Сам канал достаточно узкий, для катамарана с 7,5 м. ширины, так что расхождение со встречными судами бывало затруднительным. Еще надо учесть, что минимальная глубина всего 3,5 м, а у берега и того меньше – в общем расслабляться на вахте не приходилось. Дополнительную «головную боль» доставляли рыбаки, которые закидывали свои удочки аккурат поперек и без того узкого русла, и надо было внимательно следить, чтобы их лески не намотались нам на винты. Однажды, как раз на моей вахте, это случилось. Правда, намотали не лески, а водоросли, которые намертво застопорили винты – пришлось нырять с ножом и все освобождать. Особую штурманскую задачу надо было решать на водохранилищах, которые входят в систему канала. Там проблема была в навигационной обстановке – иногда на фарватере не было привычных бакенов, а безопасный проход обозначался кормовыми или носовыми створами. Тут правило такое – потерял бакен – верти головой и ищи створ на берегу, других вариантов нет. Кстати на картах и в лоции этого может не быть, т.к. навигационную обстановку делают заново каждый год после ледохода. В остальном жизнь на борту была четко расписана и текла своим чередом, никаких приключений за проход Волго-Донского канала не случилось…

Никаких приключений при проходе Волго-донского канала не случилось, однако… После Волгодонска на пути в Ростов на Дону есть еще три шлюза Николаевский, Константиновский и Кочетковский – вот последний нам и запомнился. Все началось с того, что подошли мы к нему уже в сумерках и договорились с диспетчером по рации, что в 4 утра, после восхода солнца мы будем шлюзоваться. Дело сделано – поужинали и спать, я, как всегда, планировал подъем на «собачью вахту», поэтому ушел отдыхать пораньше.

Еще не было 4 утра (было еще темно, но я уже одевался), как вдруг раздалась мощнейшая сирена с проходящего теплохода и по катамарану стал шарить луч прожектора. Особо стойкие члены экипажа даже не проснулись, или сделали вид, что не проснулись. Мы со вторым капитаном выскочили на мостик и давай осматривать катамаран на предмет посадки на мель, открывшейся течи, разлива нефтепродуктов и прочих ЧП. Все оказалось проще – диспетчер начал по рации нас запрашивать за полчаса до входа в шлюз и, не услышав ответ (все спали), попросил проходящее судно «нам посигналить». Пока в суматохе мы все это выясняли, солнце уже встало, и на наш запрос диспетчеру шлюза, получили ответ – ждите, ваше время было в 4 утра, вы вовремя не ответили, теперь шлюз занят. Ждать пришлось 4 часа..., только в 8 утра нас приняли и то после наших настойчивых просьб о шлюзовании. Вот такой урок нам преподали, мораль – если к вашей яхте относятся, как к большому пароходу (с круглосуточными вахтами и пр.), то старайтесь соответствовать. На флоте, особенно речном, разгильдяйства не терпят. Наконец миновав этот шлюз, мы на «полных парах» поспешили в Ростов – там хотели переночевать и попрощаться с одним (двумя) членами экипажа. На переходе до Ростова попали в настоящий речной шторм с ветром в нос, который даже большие танкеры поставил на якоря (при сильном ветре их может сбросить с фарватера в крутом повороте русла или навалить друг на друга при расхождении в узкостях). Последним приключением на Дону было рандеву с катером, принадлежащим администрации последних трех шлюзов, для оплаты прохода через них. Услышали (по рации) и увидели на реке мы его одновременно, встать лагом друг к другу не составило труда, и прямо на ходу (в нашу сторону), мы заплатили наличные за проход, получили квитанцию (все «чин по чину»), и пошли в Ростов на Дону, никем и ничем не задерживаемые...

Прибыли мы туда к вечеру, как и предполагали, стали, как обычно, искать место ночевки. Этот город был для нас крайним, перед выходом в Азовское и затем Черное море. Здесь, по планам, нас должны были покинуть кок и матрос (правда один из них все же дошел с нами до Крыма), еще мы хотели поставить мачту (по шлюзам шли со снятой, т.к. не входили по мостовому габариту), и может быть закрыть границу, чтобы уже не ступать более на российскую землю. В общем, планов «громадье», поэтому встали на гостевой причал к первому приличному яхт-клубу, попавшемуся нам слева по курсу. Цена за ночевку оказалась «кусачей». Но мы, тем не менее, остались еще на сутки, т.к. планировали прикупить запчастей к двигателям и заправиться топливом. Все эти планы, включая экскурсию по городу, мы выполнили, заодно отметили день рождения жены, которая в прошлом году мечтала встретить свой день рождения на яхте (правда собиралась она это сделать в Болгарии) – «мысли материальны». Ничего примечательного в этом городе не случилось, тем более что встретил он нас не приветливо, а яхт-клуб, где мы хотели поднимать мачту, оказался перегружен лодками и нам даже не позволили туда зайти, сославшись на отсутствие места у причала под краном. Одним словом «отец городов русских» проявил себя с не лучшей стороны, а мы особо и не рассчитывали на радушный прием, поэтому врубив дизеля на 2000 оборотов, пошли в Азов. Вот где нас ждали – все началось с маленького яхт-клуба на подходе к городу, где хозяин сам вызвался поработать крановщиком и помочь нам с яхтой и пограничниками. Вся операция по установке мачты заняла у нас целый день, еще день крепили такелаж и заводили паруса на штатные места. Тем временем наш радушный хозяин договорился с пограничниками, которые ждали нас на следующий день в 8 утра. Вот тут начались нестыковки, мы вообще не поняли – зачем они осматривали катамаран целым нарядом, при этом границу нам никто не закрыл, бумаг никаких не выдал (очевидно, простое любопытство), а порекомендовал закрыть границу в порту Кавказ. Мы, конечно, обрадованные таким радушным приемом, потеряли бдительность и расслабились, приняв все на веру – в чем была наша большая ошибка. Затем нас еще заставили прийти со всеми бумагами в контору погранотряда, которая находится в неприметном доме в частном секторе города (мы ее искали два часа). Мы «раскланялись» с ее начальником (совершенно непонятно зачем это было нам нужно), а они видимо скрашивали свои однообразные будни – не каждый день импортные катамараны ходят через провинциальный Азов. Тем не менее, на следующее утро мы вышли в Азовское море, строго предупрежденные обо всех позывных многочисленных «Берегов», и о том, что ходить в тёмное время нам нельзя...

Путь наш лежал в порт Кавказ, где нам надо было закрыть границу и следовать дальше в Болгарию. Море встретило штилем и зелеными комарами, которые облепили лодку, но не интересовались нашими белыми телами. Ходко, под двумя дизелями, мы строго по генеральному курсу (фарватеру, между буями), удалялись от берега. Скоро его уже не было видно, а эхолот показывал глубину 4-5 метров. Постоянно работала рация, и каждая новая смена пограничников («Берег такой-то») интересовалась нашими делами. Так и шли весь день, стало смеркаться и очередная смена пограничников, приказала сходить с фарватера и идти к ним ночевать под берег, что совершенно не входило в наши планы. Видимо все-таки хорошие отношения с «компетентными» органами, позволили найти компромисс – мы сходим с фарватера, стаем на якорь и «в темное время суток» не движемся, но как только начнет светать – снова в путь. Так и сделали – в 04-00 я встал к штурвалу, подняли якорь и после обеда на горизонте увидели узкую полоску земли – справа был Крым, слева Тамань. К вечеру подошли к порту Кавказ, связались с диспетчером и запросили разрешение на вход в порт для прохождения процедуры закрытия границы... И тут началось самое интересное – в прямом эфире диспетчер порта Кавказ, поинтересовался какого рожна нам тут надо, откуда мы вообще взялись и шли бы мы туда, откуда пришли. Опять повезло, что пограничники нас вели и слышали весь этот монолог по рации, мы связались с ними, и они все же порекомендовали договориться с портом, т.к. без их ведома, они не могут нас выпустить. Нашли компромиссный вариант – мы встаем на якорь, ночуем и с утра начинаем разбираться с этой проблемой. Диспетчер опять «был в своем репертуаре» – он строго следил за нами и отправил нас на рейд к большим кораблям с глубинами 20-30 метров и волной 2-3 метра – отличное место для ночевки 14-метрового катамарана. Естественно мы туда не пошли, а попробовали встать под таманский берег, чтобы получить прикрытие от волны и ветра, но диспетчер «тут как тут», снова на повышенных тонах запретил нам это делать. Решили выйти из под его юрисдикции и последовать в Керчь. Тут вмешались пограничники и «настоятельно» рекомендовали нам этого не делать, сославшись на антитеррористический режим в Крыму. А ночь, тем не менее, надвигалась несмотря не на что (не забывайте – ходить без АИС в темное время нельзя). На пути в Керчь приняли решение все же не заходить в порт, а встать под «ничейным» (без диспетчеров) берегом и, переночевав, с утра начать решать проблему границы. Пока искали якорную стоянку – стемнело, и тут оживились стражи границы и «без объявления войны» выслали на наш перехват катер береговой охраны. Вначале они высветили нас прожектором, потом сделали круг на почтительном расстоянии (думаю, в это время их пушка была расчехлена и направлена в нашу сторону), потом погудели и пришвартовались к нашему борту. Тут началось – они сами сказали, что вели нас, что слышали все переговоры с диспетчером, но обязаны нам выписать штраф за хождение ночью без АИС. При этом они 2 часа простояли возле нашего борта. Одним словом вымотав нас основательно (никто не спит, а завтра надо в Черное море выходить), они выписали штраф...

Итак, встали в 6 утра с нерешенной проблемой закрытия границы, теперь слева была Керчь, куда нам

нельзя, т.к. это Крым, а справа порт Кавказ, который отказался нас принимать – отсутствие свободного причала для швартовки катамарана. Попробовали связаться с агентом в Керчи, чтобы пройти всю процедуру на рейде – ответ был такой: стоять суток трое, оплатить катер для доставки таможенников и пограничников (где-то 12000 руб. в час), а еще лучше вернуться обратно в Азовское море и закрыть границу в Темрюке (это 70 км. по прямой в обратную сторону). Попросили разрешения у пограничников высадить одного из членов экипажа на сушу, т.к. он не собирался с нами в Болгарию, а шел только до Крыма. Пошли обратно в Темрюк, т.к. ждать 3-е суток не было никакого желания, а высаживаться на берег тем более… Подошли к Темрюку еще не поздно и запросили диспетчера о разрешении зайти в порт… Опять одни многоточия и вот почему – оказывается все диспетчера, все пограничники и даже половина агентов в азово-черноморском бассейне уже все знают о нас, причем и диспетчера и пограничники уверены, что мы нарушаем законы сознательно, а вовсе не потому, что законы писаны для больших транспортных или пассажирских судов и совершенно не решают задачи маломерного флота. Диспетчер порта Темрюк так же отказался нас принимать и снова поставил на якорь в море на рейде, хотя особо не противился нашей ночевки возле входа в порт. Ничего не оставалось делать, как связаться с агентом в Темрюке и запросить его услуги по закрытию границы, хотя все это мы могли бы сделать сами. Надо отдать должное энергии этого человека, т.к. на календаре была пятница, перед большими выходными, включающими общероссийский отдых на день конституции 12 июня. Его титанические усилия закончились разрешением на следующий день после обеда зайти в порт и отшвартоваться за кормой азербайджанского сухогруза, на который грузили кукурузную муку из грузовиков… Так мы наконец-то оказались на суше, но наши приключения только начались – выяснилось, что дежурная смена таможенников Темрюка никогда не закрывала границу катамаранам под казахстанским флагом и высказала предположение, что мы яхту, по их мнению, вполне могли «похитить и хотим угнать ее за границу» – уже не смешно! Тем временем катамаран засыпало пылью от кукурузной муки, которую ветром несло в нашу сторону при каждом захвате ковшом портового крана этого сыпучего груза, прямо с земли на причале, куда его высыпали грузовики, один за другим…

И вот стоим мы на катамаране VOYGER, длиной 44 фута, засыпаемые кукурузной мукой на таможенном причале Темрюка. Вокруг никого, порт на отшибе – в город надо ехать на такси, новостей от агента нет, настроения у нас тоже, идти некуда, делать нечего. Решили начать жаловаться – через мобильный интернет нашли телефоны «круглосуточной» горячей линии Таможенной Службы России. Но нам так и не ответили – были праздничные дни, выходные. Стали донимать своего агента – и выяснили, что до прихода начальства на службу после выходных (а это 3 дня), никто нас никуда не выпустит и границу не закроет. Стали «напрягать Москву», чтобы там повлиять на процесс, но и там все отдыхали, чего и нам пожелали… Погрузка муки закончилась, пыль тоже – устроили генеральную уборку себе и катамарану, добрые докеры в порту предоставили воду для лодки и свой душ на берегу для экипажа. Осталось ждать один день (праздничный), но он никак не радовал. Зато следующий день порадовал – пограничники за полчаса проверили наши документы, поставили штампики о закрытии границы в наши паспорта, и мы, отдав швартовы, рванули в море… В этот раз диспетчер дал нам добро на выход, пожелав счастливого пути, т.к. пока мы стояли в порту, он сделал к нам визит вежливости – мы познакомились и сразу стали в его глазах солидными моряками, т.к. он увидел трезвый экипаж, оснащённое судно (технически – одних раций 3 штуки, не считая радара и прочей навигации), а самое главное – мы не нарушители, а правильные яхтсмены, знающие правила судовождения. Хорошие впечатления остались и от пограничников, хотя мы и заплатили им штраф, съездив на такси в Темрюк (заодно погуляли и свежие продукты купили), но они сработали мгновенно, как только «таможня дала добро» закрыли нам границу. Оставив одного из членов экипажа на берегу – мы, вчетвером подняв все паруса, поспешили в Черное море, впереди нас ждал многосуточный безостановочный, почти 1000 километровый морской переход до Бургаса (Болгария)…

Ещё засветло мы прошли строящийся в Крым мост, начинало смеркаться, и мы заложили галс в море, подальше от береговой линии и пограничного контроля, естественно уведомили очередной «берег», что держим курс в открытое море и выходим из-под их юрисдикции. Больше никто к нам с АИСом не приставал и мы, расписав вахты, взяли курс на Бургас. Этот генеральный курс проходит точно вдоль побережья Крыма, но в 12-мильную зону мы ночью не совались. Тем временем ветер начал усиливаться и заходить, прогноз тоже не обещал ничего хорошего. Утро следующего дня мы уже лавировали против 10-узлового ветра, который продолжал усиливаться. За день раздуло баллов до 5, и идти в лавировку против открытой волны с моря становилось все труднее. Днём на галсах подходили к Крыму, миновали Артэк, Ялту, а за Ласточкином гнездом увидели огромную тучу, надвигающуюся из-за мыса. Решили уйти в море и вечером наблюдали, как весь берег скрылся завесой дождя в надвигающейся ночи. Ветер и не думал стихать, но уйти было некуда и мы упорно продвигались вперед. Утром наблюдали за молодыми дельфинами – подростками, они как щенята неслись к катамарану со всех сторон. Причем вначале они выпрыгивали из воды на достаточном удалении от яхты, а потом подходили к ней под водой и выныривали уже прямо у борта. Весь день они нас сопровождали, а потом пропали – видимо вернулись ближе к берегу, к местам кормежки. Целый день и ночь, и следующий день мы шли абсолютно одни – ни птиц, ни рыб, ни кораблей, ни самолетов. Видимо середина Черного моря – безжизненная пустыня, и нам ничего не оставалось, как выжимать из катамарана максимальную скорость, чтобы пораньше прийти уже домой в Болгарию. Ничего интересного за переход не было – вахты стояли по одному, жена готовила трехразовое питание, отдыхали достаточно, некоторые спали прямо в кокпите три ночи подряд, не спускаясь в каюту. Посередине моря ветер немного зашел и утих – шли одним галсом под всеми парусами, подрабатывая двигателями. На третий день увидели берег – вышли точно на мыс Елените, а за ним уже и Бургас. В сгущающихся сумерках прошли остров Несебър, мыс Поморие и уже в темноте запросили диспетчера порта Бургас о разрешении войти в порт и на чистом русском языке получили «добро». Нас вежливо сопроводили в яхт-клуб – замете, не на таможенный или пограничный причал, а просто в яхт-клуб! Мы же яхта – маломерное судно и место нам в яхт-клубе! Вот так встречают яхты в Болгарии и без разницы, какой на корме развивается флаг. На берегу нас уже ждали пограничники и встречающие друзья. Причем все были в одной толпе, и мы даже не сразу поняли – кто, где! Отшвартовались, передали на берег наши паспорта и после их проверки два пограничника зашли на лодку. На русском языке посмотрели документы на катамаран и попросили вежливо двух человек съездить с ними в таможенный пункт, оформить заход яхты. Сели в их служебный джип и они нас повезли по причалу в контору – там заспанный таможенник спросил есть-ли у нас наркотики, алкоголь и сигареты – мы пошутили, что все «употребили за длинный переход из России в Болгарию» – он шут оценил, его это устроило, мы заполнили декларацию на яхту, а пограничники тем временем поставили штампы в наши паспорта и мы вышли на воздух. Добрые ребята в погонах вызвались отвезти нас обратно на яхту, хотя идти там минут 10 – и вот мы уже пьем шампанское с владельцем за накрытым столом в кокпите. Все, очередной поход окончен – за кормой очередные 3000 км. из Каспия на Черное море – готовы к очередному перегону…